

7 minutter over Golfen.

USS Vincennes nedskydning af Iranian Air Flight 655, 3. juli 1988.



Krydseren USS Vincennes (CG-49) affyrer et missil under dets søprøver i sommeren 1985. (Ingalls Shipbuilding)

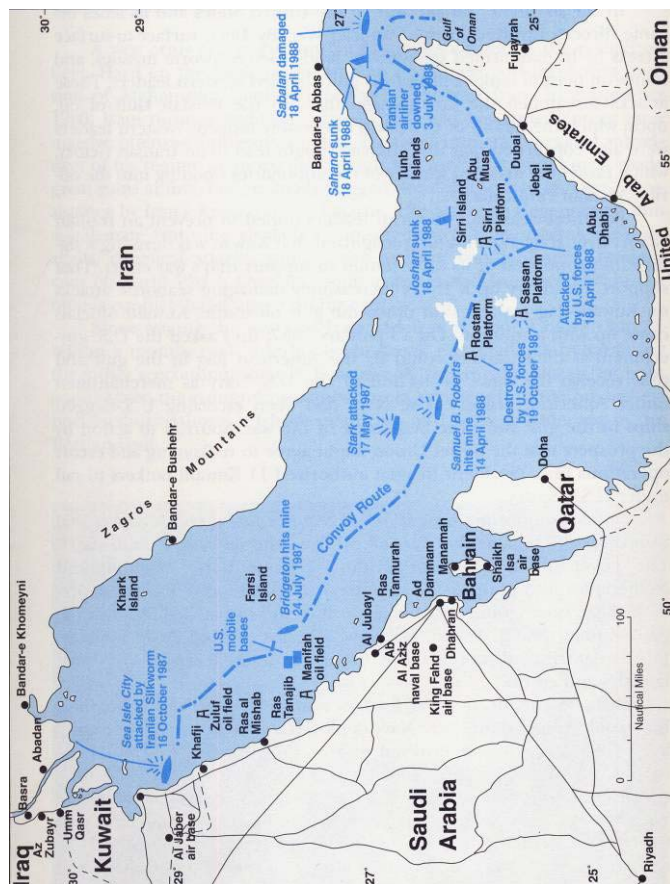
Af Søren Nørby, Cand. mag., Marinens Bibliotek.

Hormuz Strædet, 3. juli 1988.

Det er tvivlsomt om Mohsen Rezaian, pilot i Iranian Air Flight 655, overhovedet nåede at opdage, hvad der skete. Det første Standard Missiles (SM-2) fra USS *Vincennes* detonerede kl. 0954 mod den venstre vinge af Rezaians Airbus A300B2, og få sekunder senere rev missil nummer to det meste af halesektionen af det store fly. Ifølge øjenvidner faldt flyet og de 290 mennesker om bord derefter stort set

lige ned mod havoverfladen, hvor det sekunder senere forsvandt i bølgerne.¹

Nedskydningen var kulminationen på en gradvis udvikling i den amerikanske flådes involvering i krigen imellem Iran og Irak, og et godt eksempel på, hvilke udfordringer en neutral flådestyrke kan komme ud for i et tæt befærdet farvand med mange konstant veks-lende færemomenter.



Kort over Den persiske Golf med de vigtigste begivenheder i søkrigen 1984-1988 indtegnet. Den persiske Golf var og er et meget trafikeret område. Til vands var farvandene fyldt med skibe i alle størrelser og i lufrummet gik civile flykorridorer på kryds af tværs mellem landene. Den amerikanske flåde oplevede derfor Den persiske Golf som et meget usikkert område. Det ene øjeblik kunne man sejle roligt af sted i det varme og smukke vejr for få øjeblikke senere at løbe mod "klart skib". Da denne omskiftelige situation ofte varede i flere måneder af gangen stillede det store krav til skibsførernes og besætningernes udholdenhed.² (Fra Marolda 1998, s. 34).

Krigen mellem Iran og Irak

For at forstå begivenhederne, der førte til nedskydningen den 3. juli 1988, må man gå tilbage til begyndelsen af 1980'erne.

I september 1980 sendte den irakiske diktator Saddam Hussein sin hær mod nabolandet Iran, der året før var kommet under kontrol af et fundamentalistisk islamisk styre med Ayatollah Khomeini i spidsen. Den hurtige sejr, som Saddam Hussein havde troet på, viste sig umulig at opnå, og krigen udviklede sig til en skyttegravskrig i stil med Første Verdenskrig. Til trods for at krigen var startet af Irak, og at landet i stor stil benyttede krigsgas mod de iranske soldater, blev landet støttet af både nabolande som Kuwait og Saudi Arabien samt ikke mindst af USA. Selv om sidstnævnte officielt var neutral, leverede det amerikanske militær bl.a. efterretningsoplysninger til det irakiske forsvar, og ingen var reelt i tvivl om det neutrale USA's holdning til krigen. Som den daværende amerikanske viceforsvarsminister Richard Armitage udtalte; *"While we want no victor, we can't stand to see Iraq defeated"*.³

Tankerkrigen

FN vedtog i 1982 to resolutioner (Nr. 514 og 522), der begge opfordrede krigens parter til at afslutte krigshandlingerne. Iran var imidlertid ikke tilfreds med en krigsafslutning, der blot resulterede i status quo ante bellum og krævede bl.a. en stor krigsskadeserstatning fra Irak, før de ville gå med til en våbenhvile. Det nægtede Irak, og krigen fortsatte derfor.

Krigen kostede de to lande over 1 mia. US\$ om måneden, og i januar 1984 gik krigen ind i en ny fase, da Irak erklærede et 50 sømil stort område omkring den iranske olieudskibningshavn ved Kharg Island for krigszone. Her ville al søfart blive angrebet uden varsel.⁴

En tiendedel af verdens olieforbrug blev sejlet ud af Den persiske Golf, og Iraks mål med angrebene var både gennem en økonomisk krigsførelse at tvinge Iran i knæ, men også at få resten af verden til at lægge pres på Iran for at få krigen afsluttet. Denne del af krigen kom til at blive kendt som ”Tankerkrigen”.⁵

Det første offer for den nye irakiske strategi blev supertankeren *Safina Al Arab*, der den 25. april 1984 blev angrebet, mens den under saudisk flag sejlede iransk olie ud af Golfen. Den 16. maj gengældte Iran for første gang angrebene, da iranske styrker angreb olietankeren *Yanbu Pride*, der også sejlede under saudisk flag – men med irakisk olie om bord.⁶

Fra krigens begyndelse havde den iranske flåde gennemført en orlogsblokade af den irakiske kyst, og den talmæssigt underlegne irakiske flåde var hurtigt blevet sat ud af spillet. Tankerkrigen blev derfor udkæmpet af det irakiske luftvåben og iranske flådeenheder. Fanget i midten var den internationale skibsfart, hvor 71 skibe blev angrebet i 1984, 47 året efter og 111 i 1986. Selv om kun få af de store tankskibe blev sænket, var skaderne omfattende og kostede mange søfolk livet.⁷

Tankerkrigen førte til en nedgang i den iranske olieeksport, men ikke nok til at Iran blev tvunget til at indstille krigen. Samtidig var de iranske styrkers angreb på de tankskibe, der transporterede irakisk olie fra hovedsageligt Kuwait, med til at mindske den irakiske olieeksport. Hverken Iran eller Irak var dog i stand til at mindske olieeksporten fra Golfen, og de prisstigninger på olie, som især USA havde frygtet ville blive resultatet af tankerkrigen, udeblev.⁸

Angrebene fik den kuwaitiske regering til den 1. november 1986 at bede om udenlandsk bistand til at forsvare landets civile skibsfart i

Golfen. Med udenrigspolitisk tæft bad den kuwaitiske regering både om bistand fra USA og fra Sovjetunionen. Den kuwaitiske regering havde lagt op til en aftale, hvor den sovjetiske flåde skulle beskytte fem af de statsejede kuwaitiske tankere, mens de seks andre skulle under amerikansk flag og derved beskyttes af den amerikanske flåde.

At sovjetiske krigsskibe skulle sikre den kuwaitiske olieeksport i Golfen og derved få indflydelse på udviklingen i området, ville den amerikanske regering ikke tillade. Den lagde derfor pres på den kuwaitiske regering, og det lykkedes at overtale kuwaiterne til at samtlige elleve statsejede kuwaitiske tankskibe skulle under amerikansk flag. Det blev endeligt bekræftet ved en aftale den 2. april 1987, og i den følgende periode blev de kuwaitiske tankskibe overført til amerikanske proforma-ejere.

Den vestlige beskyttelse gjorde det muligt for Irak at opretholde olieeksporten og derved finansiere den fortsatte krig mod Iran.

Angrebet på USS Stark

Den 17. maj 1987 var den amerikanske fregat USS *Stark* (FFG-31) af *Oliver Hazard Perry*-klassen på patrulje i Golfen. Lidt efter kl. 2100 observerede man på radaren et enkelt irakisk jagerfly af typen Mirage F1 nærme sig. Da man fra amerikansk side ikke anså irakerne som potentielt fjendtlige, blev flyet kun fulgt rutinemæssigt, og ingen af de antifly- og antimissilsystemer, som fregatten var udstyret med, blev aktiveret. Bl.a. derfor opdagede skibets radaroperatører ikke, at det irakiske fly kl. ca. 2107 på en afstand af 22 sømil affyrede to Exocet-missiler mod den amerikanske fregat. Missilerne blev således først opdaget af udviggen på broen få øjeblikke før de kl. 2109 ramte *Starks* bagbord side.

Det første missils krigshoved eksploderede ikke, men missilets brændstof blev spredt over et større område og startede en voldsom brand. Det andet missil ramte *Stark* næsten samme sted som det før-

ste og trængte gennem skibssiden ind i besætningens beboelsesområde, hvor dets 165 kg tunge krigshoved detonerede. Af skibets besætning på 220 mand blev 37 dræbt og 21 såret.

Besætningen på *Stark* måtte kæmpe hele natten, før de mange kraftige brande om bord kom under kontrol. Fregatten kunne dog for egen kraft næste morgen sætte kurs mod Bahrain, hvor en række nødvendige reparationer kunne laves, inden *Stark* kunne sætte kursen mod et reparationsværft i Florida.

Chefen for *Stark*, kommandør (captain) Glenn R. Brindel, blev efterfølgende anklaget ved en krigsretssag for ikke at have været tilstrækkeligt agtpågivende⁹. Det var tydeligt, at fregattens besætning havde taget for afslappet på truslerne i Den persiske Golf, og det havde bl.a. givet sig udslag i, at CIWS-systemet havde været sat på stand by den 17. maj, og at mandskabet ved 12,7 maskinkanonerne havde ligget på dækket og sluppet af. Krigsretssagen endte med en officiel reprimande, og Brindel forlod kort tid efter den amerikanske flåde.

Set i bakspejlet kan dommene over de ansvarlige officerer om bord på *Stark* virke noget hård. At irakiske fly kom tæt på amerikanske skibe skete normalt op til flere gange dagligt, og øjensynligt havde ingen af de topmoderne elektroniske systemer om bord på fregatten eller i det AWACS-fly, der overvågede luftrummet i Golfen, opdaget, at det irakiske fly havde affyret to missiler.¹⁰

Præsident Reagan udtalte selv dagen efter angrebet; *"the course of the plane coming down that coast was the course that's taken by Iraqi planes all the time, and we've never considered them hostile at all... we didn't have any reason to ever suspect hostility from them"*.¹¹

Dertil kom, at som *"virtual allies"*¹² ville det have skabt en meget stor krise i forholdet mellem USA og Irak, hvis chefen på

Stark havde nedskudt et irakisk fly, før det havde angrebet fregatten.¹³



Stark i brand og med slagside den 17. maj 1987. Optagelserne fra Starks sensorer og våbensystemer gik tabt i den efterfølgende brand, så det var umuligt at fastslå hvilke – om nogen – advarsler operatøren fik fra de milliondyre systemer. Den amerikanske flåde vedgik også efterfølgende at det amerikanske SLQ-32 system var bygget til at forsvare skibet mod våben fra Warszawa-pagten, og derfor var det usikkert, om softwaren i systemet var programmeret til at reagere på et franskproduceret Exocet-missil.¹⁴ (USN DN-SC 87-06412)



Skaderne på Stark var meget omfattende, og reparationerne kom til at koste 142 mio. dollars. Det var ca. halvdelen af hvad et nyt skib ville have kostet, men som med reparationen af søsterskibet Samuel B. Roberts året efter, gjorde hensynet til flådens stolthed at reparationen blev gennemført uden diskussion om det kunne betale sig. Erfaringerne fra angrebet på Stark medførte også en række gennemgribende ændringer af uddannelsen af havaribekæmpelse i den amerikanske flåde.¹⁵

Det er endnu uvist om angrebet på *Stark* var beordret fra højeste sted i det irakiske forsvar eller regering eller om piloten på egen hånd angreb, hvad han troede var et tankskib eller et iransk krigsskib.¹⁶ Irakerne prøvede først at bortforklare angrebet med, at *Stark* havde befundet sig 20 sømil inde i den irakiske erklærede zone, hvor alle mål kunne angribes. Dette blev dog totalt afvist af de amerikanske myndigheder, der slog fast, at *Stark* befandt sig mindst 10 sømil udenfor zonen.¹⁷ Den irakiske regering beklagede derefter officielt angrebet, og i Washington blev det skete kategoriseret som et beklageligt uheld. En gruppe højtstående officerer fra det amerikanske

forsvar besøgte efterfølgende Bagdad for sammen med det irakiske forsvar at lave en række retningslinier, der skulle forhindre en gentagelse af det irakiske angreb på *Stark*.



Aftalen fjernede ikke truslen mod de amerikanske skibe. Den 12. februar 1988 kom et irakisk bombefly af typen TU-16 Badger meget tæt på den amerikanske destroyer USS Chandler (DDG-996). Trods radioopkald til flyet om at ændre kurs fortsatte flyet, og chefen på Chandler valgte til sidst at belyse flyet med sin ildledning og gøre et missil klar til affyring. Samtidig blev CIWS-systemet gjort klart, og et par defensive lysraketter (flares) blev affyret. Det fik flyet til at skifte kurs – for blot få øjeblikke efter at affyre to missiler, der kort tid efter eksploderede et sted i mørket. Det blev aldrig fastslået, om der var tale om et reelt angreb på den amerikanske destroyer.¹⁸ (Robert M. Cieri/US Navy)

Noget overraskende gav USA Iran skylden for angrebet på *Stark*, da det i USAs optik var Iran, der blokerede for en afslutning på krigen, idet landet fortsat nægtede at gå ind på FN-resolutionerne fra 1982.

Allerede dagen efter angrebet på *Stark* blev de amerikanske “rules of engagement”(ROE) for skibene i Golfen ændret markant. For flådens ledelse var det meget pinligt, at et amerikansk skib blev så svært beskadiget, uden at det lykkedes at slå igen. Skibscheferne fik derfor at vide, at det fremover var tilladt at engagere iranske eller irakiske fly, der udviste aggressiv adfærd og/eller nægtede at efterkomme ordre om at forføje sig fra et givent område.¹⁹ Ændringen blev formuleret ganske dækkende af den amerikanske forsvarsminister Caspar W. Weinberger, der den 25. maj 1987 udtalte; “*We are not at war, but certainly not a peace*”²⁰.

Operation Earnest Will

Efter angrebet på *Stark* blev den amerikanske styrke i Golfen øget. I juni bestod styrken således af ni skibe, hvoraf de tre var krydsere. Derudover opererede en hangarskibsgruppe i Det arabiske Hav, og en slagskibsgruppe omkring USS *Missouri* (BB-63) var på vej fra USA. I oktober 1987 var der således 31 amerikanske orlogsskibe med en samlet tonnage på over 420.000 tons i Den persiske Golf og Omanbugten. Dertil kom enkelte orlogsskibe fra bl.a. Storbritannien, Vesttyskland og Frankrig.²¹

Som nævnt havde den amerikanske og kuwaitiske regering indgået en aftale om, at landets 11 statsejede tankskibe skulle overgå til et til lejligheden oprettet amerikansk firma, hvorved de kom under den amerikanske flådes beskyttelse. Den amerikanske flåde vurderede imidlertid, at det ikke var nok blot at give skibene amerikanske flag. De skulle også eskorteres af amerikanske orlogsskibe, og den ameri-

kanske flåde indledte derfor en konvoj-operation, der fik navnet “Operation Earnest Will.”

De første kuwaitiske tankskibe, der kom under amerikansk flag, var den 401.000 tons tunge supertanker *Al-Rekkah* (det daværende 6. største skib i verden) og den 47.000 tons tunge gastanker *Gas al-Minagish*. Under en ceremoni den 21. juli blev de navngivet hhv. *Bridgeton* og *Gas Prince*.²² Med skibene under amerikansk flag var man nu klar til at indlede den første eskortemission i operation “Earnest Will” – og den første konvojering, som amerikanske orlogsskibe havde foretaget siden Anden Verdenskrig. Her havde truslen hovedsageligt været fra ubåde, mens truslerne nu kom fra miner²³, det iranske luftvåben og den iranske flåde samt bevæbnede iranske speedbåde - de såkaldte “Boghammars”. Disse var bevæbnet med tunge maskingeværer (12,7 eller 20mm) og korttrækkende raketstyr (RPG’ere).

Konvojens rute gik fra Omanbugten til kuwaitisk territorialfarvand i ”toppen” af Golfen. Sejladsen var påregnet at ville tage ca. tre dage, men den første konvoj nåede kun til området godt vest for den iransk-kontrollerede Farsi Island, før *Bridgeton* ramte en mine. Minen gjorde kun mindre skade på det store tankskib, og *Bridgeton* var i stand til at fortsætte for egen kraft mod Kuwait. Omvendt ville en minetræffer mod et af de eskorterende amerikanske orlogsskibe eller mod *Gas Prince* indebære en stor risiko for, at skibet forliste. I lyset af, at konvojen sandsynligvis befandt sig i et iransk minefelt, valgte den amerikanske chef for eskorteskibene den lidet glørværdige – men absolut fornuftige - løsning, at alle skibene lagde sig i *Bridgetons* kølvand. Således nåede man resten af vejen til kuwaitisk område, hvor de amerikanske orlogsskibe måtte vende om, da den kuwaitiske regering ikke tillod at amerikanske orlogsskibe opererede i landets farvande. Officielt var Kuwait jo neutral i krigen mellem Iran og Irak.

Den iranske regering benægtede efterfølgende, at det var en iransk mine, som *Bridgeton* var løbet på. I stedet mente iranerne, at det var ”Guds hånd”, der havde ramt tankeren.²⁴

Iran Ajr

Minesprængningen af *Bridgeton* fik amerikanerne til at skifte taktik. Man begyndte en omfattende proces med at overflytte minerydningsenheder til Golfen – først helikoptere, dernæst nogle mindre minestrygere og til sidst en række større minestrygere af *Aggressive*-klassen, der sidst havde været i brug under Korea-krigen. Samtidig skulle den iranske flåde forhindres i at udlægge miner i området.²⁵

En række specialstyrker blev overflyttet til Golfen, hvor de sammen med de amerikanske orlogsskibe fik til opgave nøje at overvåge den iranske skibstrafik. Taktikken bar frugt natten mellem den 21. og 22. september, hvor amerikanerne afslørede et iransk fartøj, der ca. 50 sømil nordøst for Bahrain var i færd med at udlægge miner i internationalt farvand.²⁶

Amerikanernes teknologiske overlegenhed gjorde det muligt for dem at dokumentere den natlige overtrædelse af gældende internationale konventioner, og med udgangspunkt i FN-chartrets paragraf 51, der gav medlemsstaterne ret til at handle i selvforsvar, besluttede amerikanerne at angribe den iranske minelægger.²⁷

Fra natemørket åbnede to helikoptere en meget virkningsfuld ild med både maskingeværer og raketter mod det iranske fartøj, som hurtigt blev bragt til standsning. Kort tid efter kunne piloterne i helikopterne imidlertid se, at iranerne genoptog mineudlægning – denne gang sandsynligvis i et forsøg på at skaffe beviserne af vejen. Endnu en gang angreb helikopterne, og angrebets voldsomhed fik den iranske besætning til at opgive og helt forlade skibet.

Ved solopgang entrede amerikanske specialtropper den iranske minelægger, der bar navnet *Iran Ajr*, samtidig med at 26 overlevende iranere blev samlet op af vandet og fra enkelte redningsflåder. Tre døde iranere blev fundet om bord på *Iran Ajr* sammen med ni miner, der stod klar til udlægning på skibets agterdæk. Efterfølgende undersøgelser viste, at *Iran Ajr* havde nået at udlægge mindst seks miner inden det amerikanske angreb.²⁸



*Iran Ajr (til venstre) med et amerikansk fartøj på siden den 22. september 1987. Den 26. september blev Iran Ajr sænket af den amerikanske flåde, mens den overlevende del af skibets besætning blev sendt hjem til Iran.*²⁹

For den amerikanske flåde og regering var opbringningen af *Iran Ajr* en stor succes – både militært og mediemæssigt. Ingen kunne herefter være i tvivl om, at den iranske flåde udlagde miner i Golfen samt at den amerikanske flådes tilstedeværelse var berettiget.

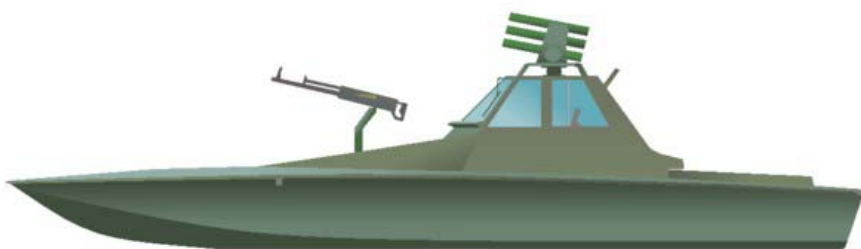
Sænkningen af *Iran Ajr* fik dog ikke stoppet krigshandlingerne i Golfen. I stedet fandt den iranske flåde på nye måder at bekæmpe Iraks olieeksport.

Den 16. oktober 1987 blev tankskibet *Sea Isle City*, der sejlede under amerikansk flag, truffet af et iransk Silkworm-missil³⁰, mens det sejlede i kuwaitisk farvand. Missilet startede en brand om bord, som det dog efterfølgende lykkedes at slukke. Ved angrebet såredes en række af skibets besætningsmedlemmer, herunder kaptajnen, der mistede synet.

Som modsvar gennemførte amerikanerne tre dage senere ”Operation Nimble Archer”, hvor de fire amerikanske destroyere *Hoel*, *Leftwich*, *Young* og *Kidd* fire dage senere ødelagde to iranske olieplatforme, der angiveligt fungerede som observationsposter for den iranske flåde. I løbet af 85 minutter affyrede de fire destroyere i alt 1065 granater mod de iranske platforme.³¹



Den 28. marts 1988 blev den 337,700 tons tunge dansk indregistrerede supertanker Karama Mærsk angrebet og sat i brand af iranske kanonbåde i Golfen. Trods 6-7 træffere kom ingen af skibets besætningsmedlemmer til skade under angrebet, og det lykkedes også efterfølgende at slukke brandene om bord på supertankeren. Det var anden gang at Karama Mærsk blev angrebet, og femte gang et Mærsk-skib blev ramt. Angrebet skabte en del omtale i den danske presse, hvor bl.a. Danmarks Rederiforening var fremme med krav om, at søværnets enheder – f.eks. en af fregatterne af Peder Skram-klassen - blev sendt til Golfen for at beskytte den danske skibsfart. Statsminister Poul Schlüter afviste dog Rederiforeningens ønske, da flåden ifølge statsministeren ikke var beregnet til sådanne operationer langt fra Danmark.³² (Handels- og Søfartsmuseets arkiv)



Efter opbringningen af Iran Ajr begyndte det iranske forsvar at satse mere på angreb fra små speedbåde – de såkaldte "Boghammars". Speedbådene var dog kun af begrænset militær værdi. Under et natligt møde den 8. oktober åbnede iranske Boghammars ild mod to amerikanske helikoptere, hvilket resulterede i et mindre slag, hvor tre iranske både blev sænket og én beskadiget.³³

Den stigende spænding fik den 2. november 1987 den amerikanske fregat USS *Carr* til at åbne ild mod det, der viste sig at være en fiskekutter fra De Forenede Arabiske Emirater, der kom for tæt på og ikke reagerede på fregattens radioopkald. Fiskekutteren sank, og en af bådens besætningsmedlemmer blev dræbt, mens tre blev såret.³⁴

USS Samuel B. Roberts' påsejling af en iransk mine

Torsdag den 14. april 1988 var den amerikanske fregat USS *Samuel B. Roberts* (FFG-58), der som *Stark* var af *Oliver Hazard Perry*-klassen, på vej fra Bahrain for at møde forsyningsskibet USS *San Jose* (AFS-7) i den sydlige del af Golfen. Ved halv femtiden om eftermiddagen befandt *Samuel B. Roberts* sig ikke langt fra det sted, hvor *Stark* var blevet ramt af missiler lidt under et år tidligere.³⁵

Iranske miner havde beskadiget eller sænket syv skibe i 1987, men da *Samuel B. Roberts* satte kurs mod *San Jose* i april 1988 var endnu ingen skibe sejlet på miner det år. Minestrygere fra bl.a. USA, Belgien, Nederlandene og Storbritannien havde dog allerede fundet en række miner, så truslen var ikke forsvundet.³⁶

Om bord på fregatten var det mest sofistikerede middel til at opdage miner i vandet den kikkert, som udkiggen på toppen af broen var udstyret med.³⁷ Klokkeren 1639 slog udkiggen alarm, da han fra broen så "noget" i vandet ikke langt fra den amerikanske fregat. *Samuel B. Roberts* gik på dette tidspunkt ca. 28 knob, men udkiggens råb fik vagthavende på broen til at slå fuld kraft bak, og på kort tid lå fregatten stille i vandet. Fra broen kunne man nu tydeligt se tre miner i vandet – den ene kun ca. 365 meter (400 yards) væk – og det stod hurtigt klart, at *Samuel B. Roberts* befandt sig langt inde i et sandsynligvis iransk minefelt. Da det var uvist hvor mange flere miner, der befandt sig rundt om fregatten, besluttede dens chef, kommandør (captain) Paul X. Rinn, at den eneste sikre vej ud af minefeltet var at bakke samme vej ud, som man var sejlet ind.

Fregatterne af *Oliver Hazard Perry*-klassen var udstyret med én skrue og ét ror, hvilket sammen med agterstavnsens form gjorde det næsten umuligt at bakke, uden at skibet trak mod styrbord. På trods af, at man med roret forsøgte at holde *Samuel B. Roberts* på rette vej, bevægede den sig derfor udenfor den rute, som den havde taget ind i minefeltet.³⁸

Klokken 1641 traf *Samuel B. Roberts* en mine, hvis 125 kg krigsladning detonerede og sprængte et 6,1 x 4,6 meter stort hul i skibets side.³⁹ Detonationen skete ud for fregattens to maskinrum, der straks blev oversvømmet, og da skibets køl samtidig blev revet over, var fregatten i meget store vanskeligheder. Besætningen på *Samuel B. Roberts* var blandt de bedst uddannede i den amerikanske flåde og havde modtaget ros for især deres store evner indenfor havaribekæmpelse – noget som kom dem til gavn den 14. april 1988. Tre af skibets vandtætte sektioner var slået læk, og kun takket være en stor indsats fra besætningen, lykkedes det at stoppe lækagen i ét af de tre rum, hvorfor skibet ikke gik ned.⁴⁰

Så snart kommandør Rinn havde fået besked om, at der var observeret miner i nærheden af skibet, havde han beordret klart skib, men med den besked at alle de besætningsmedlemmer der kunne, burde tage plads så højt i skibet som muligt. Bl.a. på grund af denne ordre blev ingen af de 224 mand om bord dræbt ved eksplosionen, men ti blev såret, heraf fire maskinfolk, der blev stærkt forbrændt af varm damp fra maskinrummet. Trods de meget store skader lykkedes det besætningen at stabilisere de hårdt trængte skodder og få slukket brandene om bord.

Små to timer efter at minen havde ramt *Samuel B. Roberts*, var situationen stabiliseret, og Rinn besluttede derfor, at det var på tide at sætte kurs ud af minefeltet, så man kunne få hjælp fra de andre amerikanske orlogsskibe i området. Vilkårligt valgte han en kurs på 146°, og ved hjælp af fregattens to 350 hp elektriske ”auxiliary propulsion units”, der normalt blev brugt ved havnemanøvrer, kom fregatten med en topfart på tre knob vel ud af minefeltet. Efterfølgende undersøgelser viste, at *Samuel B. Roberts* havde sejlet tæt forbi hele ni miner på vejen ud af minefeltet!⁴¹



*Skaderne på Samuel B. Roberts var for omfattende til, at skibet kunne sejle til USA for egen kraft, og det var derfor nødvendigt at chartre det hollandske transportskib Mighty Servant til opgaven. Af betydning for den videre historie var, at den amerikanske flåde valgte at overføre Aegis-krydseren USS Vincennes til Golfen, hvor den skulle eskortere Mighty Servant med dens last af USS Samuel B. Roberts ud af Den persiske Golf, hvorefter Vincennes skulle indgå i den amerikanske styrke i Golfen.*⁴²

*Mighty Servant var 30 dage om at sejle Samuel B. Roberts hjem til USA, og det kostede efterfølgende 89,5 mio. US\$ at reparere fregatten – 3½ mio. US\$ mindre end forventet. Samuel B. Roberts kunne hejse kommando igen den 16. oktober 1989 og kom året efter til at deltage i den amerikanske flådes operationer i forbindelse med Operation Desert Shield og Desert Storm mod Iraks Saddam Hussein.*⁴³

Operation Praying Mantis

Efterfølgende fandt amerikanerne flere miner i området, og da deres serienumre passede med numrene på minerne fundet om bord på *Iran*

Ajr, fik Iran skylden for mineringen af *Samuel B. Roberts*. Samtidig var minerne uden nogen form for begroning, hvilket tydede på, at de kun havde været i vandet i kort tid. Iranerne havde altså fortsat udlægningen af miner selv efter opbringningen af *Iran Ajr*.

Det førte fire dage senere til, at den amerikanske flåde iværksatte en operation ved navn "Praying Mantis", hvis formål var at straffe den iranske flåde for mineringen af den amerikanske fregat.

Hvordan man skulle reagere på minetræfningen af *Samuel B. Roberts* blev drøftet på højeste sted i det amerikanske forsvar, og beslutningen blev naturligt forelagt præsident Ronald Reagan til endelig godkendelse. Der var rigeligt med iranske mål i området omkring Den persiske Golf, men Det hvide Hus ønskede ikke, at konflikten eskalerede til egentlig krig mod Iran, hvorfor mål i selve Iran var udelukket. Samtidig skulle angrebet være mere omfattende end det, man havde iværksat efter missilangrebet på *Sea Isle City*. Bare at ødelægge et par observations-boreplatforme som i oktober 1987 var ikke nok denne gang.

Det var også meget vigtigt for amerikanerne, at man ikke kom i en situation, hvor iranerne kunne tilføje de amerikanske styrker alvorlige tab. Propagandaværdien i billeder af et nedskudt amerikansk fly eller lignende ville underminere enhver militær sejr.

Efter mange overvejelser valgte man et tre-delt angreb. To platforme, der tilsammen stod for 7 % (150.000 tønder) af Irans produktion af naturgas, skulle ødelægges, og samtidig fik den amerikanske flåde tilladelse fra Det Hvide Hus til at engagere ét iransk orlogsskib – hvis et sådant skulle vove sig til søs under operationen.

Den 18. april var de amerikanske styrker på plads. Styrkerne i Golfen var blevet forstærket med hovedparten af enhederne fra den hangarskibsgruppe, der opererede i det arabiske hav, hvor hangarskibet *USS Enterprise* (CVN-65) også var klar til at støtte operationen.

En lære, som den amerikanske flåde havde draget af bombardementet af platformene i oktober 1987 var, at sådanne platforme, med deres åbne strukturer, var meget svære at ramme med skibsartilleri. Planen blev derfor i stedet at varsle et angreb og derved skræmme iranerne på platformene væk. Herefter kunne specialstyrker fra Navy Seals gå om bord på platformene og med sprængstoffer ødelægge dem.

Ved den første af platformene gik angrebet som planlagt. Kl. 0755 udsendte den amerikanske destroyer *Merrill* (DD-976) over radioen advarsler på engelsk, fransk og persisk til iranerne på platformen ved Sassan. Beskeden lød, at de havde fem minutter til at evakuere, før de tre amerikanske skibe omkring platformen ville åbne ild. Mens hovedparten af den iranske besætning straks forlod platformen, blev en mindre gruppe tilbage og åbnede med platformens antiluftsskyts ild mod amerikanerne. Antiluftsskytset havde dog ikke rækkevidde til at ramme de amerikanske skibe. En kort amerikansk beskydning fulgte, før antiluftsskytset var nedkæmpet, og de overlevende iranere i hast forlod platformen. Efterfølgende kunne Navy Seals rykke ind og efter en grundig gennemsøgning efter efterretningsoplysninger, blev platformen sprængt i luften.

Samtidig angreb tre andre amerikanske destroyere platformen Sirri, ca. 160 km. fra Sassan-platformen. Angrebet forløb i begyndelsen som ved Sassan, hvor hovedparten af iranerne på platformen straks forlod den, mens enkelte åbnede ild mod amerikanerne. Da amerikanerne besvarede ilden, traf de en række gastanke om bord på platformen, der straks blev til et brændende inferno. Det blev derfor ikke nødvendigt at indsætte Navy Seals her.

Imens krydsede den tredje amerikanske styrke rundt i den sydlige del af Golfen på udkig efter et iransk krigsskib, som de kunne angribe. Fra amerikansk side var man mest interesseret i at få fat på den iranske fregat *Sabalan*, der havde udvist meget aggressiv adfærd overfor skibsfarten i Golfen. Imidlertid var det første iranske krigsskib, der vovede sig til søs, missilbåden *Joshan*, der ved 12-tiden stod ud mod de amerikanske styrker.

Joshan var bevæbnet med både en 76mm Oto Melara-kanon samt med Harpoon-sømålsmissiler og var derfor en fjende, som amerikanerne skulle tage alvorlig. Den amerikanske krydser USS *Wainwright* (CG-28) meddelte over radioen *Joshan*, at missilbåden skulle skifte kurs væk fra de amerikanske enheder, men dette blev ignoreret fra den iranske patruljebåd, og på kort tid var *Joshan* tæt på at være indenfor rækkevidde af dens 76mm kanon. Det fik *Wainwrights* chef til at udsende en ny radiobesked, der i korthed lød ”stop your engines and abandon ship; I intend to sink you”.⁴⁴ Reaktionen fra *Joshan* kom prompte, da et Harpoon-missil blev affyret mod det amerikanske skib.



Missilbåd af Kaman-klassen. Bevæbnet med 1 x 76mm Oto Melara, 2 x 40mm antiluftsskyts og 4 Harpoon sømålsmissiler. Deplacement 249 tons. Topfart ca. 37 knob. Besætning 31 mand.⁴⁵

Amerikanerne affyrede straks chaff og forsøgte at jamme missilet. Om det skyldes de amerikanske modforholdsregler eller tekniske eller betjeningsmæssige fejl på det iranske missil vides ikke, men

Harpoon-missilet formåede ikke at målfatte på nogen af de amerikanske skibe. I stedet fløj det harmløst tæt forbi *Wainwright* og landede i vandet ca. 75 meter agten for skibet. Allerede mens det iranske missil var i luften, affyrede *Wainwright* og fregatten USS *Simpson* (FFG-56) de første missiler mod *Joshan*, og i løbet af de næste få minutter blev i alt fem SM-2 affyret. Alle traf den iranske missilbåd, der straks brød i brand.

Dette var den første gang i historien, at to skibe engagerede hinanden med missiler, og slaget endte som en klar amerikansk sejr. Trods de omfattende skader sank *Joshan* ikke og måtte sænkes med kanonild fra *Wainwright* og *Simpson*. Ifølge iranske myndigheder omkom 11 mand om bord på *Joshan*.

Samtidig med *Joshans* angreb havde et iransk F-4 Phantom jagerfly nærmet sig den amerikanske styrke, og da flyet blev set som del af et samlet angreb, affyrede *Wainwright* to SM-2 missiler mod flyet, der beskadiget trak sig uden for rækkevidde igen.

Ved 13-tiden angreb fire ”Boghammars” det amerikansk-indregistrerede civile forsyningskib *Willie Tide*. Da ingen amerikanske orlogsskibe var i nærheden, blev to A-6 fly fra *Enterprise* sendt af sted mod *Willie Tides* position. Her sænkede de en af ”Boghammarne”, hvilket fik de tre andre iranske fartøjer til at sætte kurs mod land. Her sejlede de speedbådene helt op på stranden og løb i dækning i land!⁴⁶

Tabet af *Joshan* fik ikke den iranske flåde til at indstille kampene. Ved 1315-tiden om eftermiddagen angreb en gruppe iranske ”Boghammars” flere civile tankskibe, heriblandt det panama-indregistrerede *Scan Bay*. Om bord var 15 amerikanere, og i en skelsættende beslutning beordrede den amerikanske præsident Reagan, at

den amerikanske flåde skulle gribe ind og stoppe det iranske angreb på *Scan Bay*. Det var et meget stort skift i den hidtidige amerikanske politik, at den amerikanske flåde fremover også skulle beskytte ikke-amerikansk indregistrerede skibe i Den persiske Golf.⁴⁷

Den iranske flåde rådede over de to britisk-byggede fregatter *Sabalan* og *Sahand*.⁴⁸ I løbet af krigen var de to fregatter blevet berygtede for en række hensynsløse angreb på den civile skibsfart i Golfen, og den amerikanske flåde så gerne skibene sat ud af spillet.⁴⁹ Omkring kl. 1500 forlod en af fregatterne den iranske flådebase ved Bandar Abbas og stod med høj fart ned mod de amerikanske skibe. Et A-6 fly blev straks sendt af sted fra *Enterprise* for at identificere fregatten. Med orlogsskibe fra mange forskellige lande i Golfen var det vigtigt for amerikanerne at få en sikker identifikation af målet, inden man angreb. Da flyet dykkede ned mod fregatten, der viste sig at være *Sahand*, åbnede iranerne imidlertid ild med skibets kanoner og missiler. A-6 flyet blev ikke ramt og trak sig uden for rækkevidde af *Sahand*, hvorefter piloten advarede fregatten om, at han ville angribe fem minutter senere. Da tiden var gået affyrede A-6-flyet et Harpoon-missil, der traf *Sahand* agten for broen. Fregattens maskineri standsede, hvorefter *Sahand* blev ramt af yderligere to 500kg bomber. Flere fly fra *Enterprise* kom til og traf den iranske fregat med yderligere ét Harpoon-missil samt et ukendt antal bomber.⁵⁰

Samtidig affyrede destroyeren *Joseph Strauss* (DDG-16) et Harpoon-missil, der også ramte *Sahand*, og derved blev angrebet til det første koordinerede missilangreb fra fly og overfladeenheder. *Sahand* gik kort tid efter brændende til bunds, og ifølge de iranske myndigheder omkom 45 mand om bord på fregatten, mens 87 blev såret.



Den iranske fregat Sahand i brand og synkende. (USN DN-SN 89-03122)

Ved 1700-tiden valgte den iranske flåde at indsætte den anden af deres to fregatter i kampen mod amerikanerne, da *Sabalan* forlod Bandar Abbas og stod ud mod de amerikanske skibe. Det er uvist, hvorfor fregatten blev sendt ud i en håbløs taktisk situation, ene mod en stor overmagt, uden luftstøtte, og hvor den iranske flåde allerede havde mistet to skibe. Som *Sahand* åbnede *Sabalan* imidlertid ild mod de amerikanske fly, der derefter angreb fregatten. *Sabalan* blev ramt med én enkelt 250 kg. bombe, der traf maskinrummet og stoppede fregatten.

Operation "Praying Mantis" blev via satellit fulgt nøje fra Pentagon i USA, og da beskeden om at *Sabalan* lå stille, nåede den amerikanske

forsvarschef, sendte han personligt besked om, at skibet ikke skulle angribes yderligere. Amerikanernes mål var nået.⁵¹

”Praying Mantis” var den amerikanske flådes største overfladeengagement siden 2. Verdenskrig og var en klar amerikansk sejr. Iranerne mistede to olie-/observationsplatforme, et patruljefartøj, én fregat og mindst tre ”Boghammars”, mens endnu én fregat blev svært beskadiget. De amerikanske tab beløb sig til én helikopter og dets to piloter.

Som med angrebet på *Iran Ajr* var amerikanernes retslige grundlag for operation ”Praying Mantis” FN-chartrets § 51, og den amerikanske regering kunne derfor trods angrebet efterfølgende fortsætte med at hævde, at man var neutral i krigen.⁵²

Den ændring i den amerikanske politik, som beskyttelsen af *Scan Bay* havde medført, blev officiel den 29. april. Her blev det slået fast, at den amerikanske flåde kun ville yde støtte til ikke-amerikanske skibe i Golfen, hvis disse var fra et venligsindet neutralt land, befandt sig udenfor de af Iran og Irak fastsatte krigszoner, ikke transporterede krigskontrabande eller var i færd med at modsætte sig legitim visitation fra krigens parter. Derudover ville den amerikanske flåde kun yde støtte, hvis flådens skibe var i nærheden, og deres mission tillod det. Det er værd at bemærke, at den franske flåde allerede i januar 1988 havde valgt en lignende politik.

Det første neutrale skib, der kom til at nyde godt af den ændring i den amerikanske ikke-interventionspolitik blev danske *Karama Mærsk*. Den 2. juli 1988 blev tankskibet igen angrebet af iranske ”Boghammars”, mens det var på vej gennem Golfen. Den amerikanske fregat *Elmer Montgomery* (FF-1082) kom til hjælp, og måtte affyre varselsskud, før de iranske speedbåde trak sig. *Karama Mærsk* fik kun få skader, og ingen af besætningsmedlemmerne kom noget til.⁵³

Nedskydningen af Iranian Air Flight 655

Efter ”Praying Mantis”, hvor halvdelen af den iranske flåde blev sat ud af spillet, var truslen mod den internationale skibsfart i Golfen betydeligt mindsket. Fremover kunne iranerne kun benytte landbase-rede missiler og ”Boghammars” i de fortsatte angreb på den civile skibsfart i Golfen. Samt muligvis fly fra det iranske luftvåben.

På grund af den stigende trussel fra de landbaserede iranske Silk-worm-missiler, besluttede den amerikanske flåde i foråret 1988 at overføre en af deres nye krydsere af *Ticonderoga*-klassen til Golfen. Valget faldt på USS *Vincennes* (CG-49).

En Aegis-krydser var på dette tidspunkt det ypperligste indenfor high-tech antilufts-krigsførelse, som den amerikanske flåde rådede over. De 9600 tons store skibe var designet til Den kolde Krigs store søslag mellem NATO og Warszawa-pagten, hvor skibets elektroniske systemer og våben kunne overvåge op til 200 luftmål samtidigt, og modgå angreb fra fly og missiler fra alle vinkler og afstande.⁵⁴

Skibene kostede ca. 1 mia. US\$ pr. styk, og deployeringen af *Vincennes* skete derfor ikke uden modstand fra dele af den amerikanske flåde og regering. Frygten gik på, at krydseren skulle sejle på en mine som *Samuel B. Roberts* eller på anden måde blive ramt af et heldigt angreb fra Iran.⁵⁵

Vincennes ankom til Golfen den 22. maj 1988, og fik til opgave både at eskortere ”High-Value” skibe såsom *Mighty Servant* samt at patruljere Hormuz-strædet, hvor Iran havde placeret en række Silk-worm-batterier.⁵⁶

I løbet af de næste 4 ugers patruljering af dette område opnåede *Vincennes* og dets 50årige chef kommandør (captain) Will Rogers III, hurtigt et ry som meget aggressiv overfor de iranske styrker i området.⁵⁷

Søndag den 3. juli 1988 var *Vincennes* på vej mod Bahrain efter at have eskorteret *Mighty Servant* til Hormuz-strædet udløb.

Den amerikanske nationaldag 4. juli var lige om hjørnet, og amerikanske efterretningskilder havde advaret de amerikanske styrker i området om, at iranske enheder kunne tænkes at prøve på noget den dag. Derfor var alle om bord på vagt.

Kl. 0633 modtog *Vincennes* besked om, at den amerikanske fregat USS *Elmer Montgomery* havde observeret en gruppe iranske ”Boghammars” i færd med at angribe et civilt skib i strædet. *Vincennes* satte straks kurs mod *Montgomery*, der var ca. 50 sømil væk. For hurtigt at få et overblik over situationen blev skibets SH-60B Seahawk helikopter samtidig afsendt for via Link-11-systemet at overføre informationer fra helikopterens radarbillede til *Vincennes*.

Det viste sig hurtigt, at der udover gruppen af ”Boghammars” også var et iransk P-3 observationsfly samt et opankret landgangsfartøj i området. Ingen af dem udviste fjendtlige intentioner overfor amerikanerne, der dog holdt godt øje med dem.

Da *Vincennes* nåede frem til området var faren imidlertid drevet over, og krydseren kunne kort tid efter i roligt tempo genoptage sejladserne mod Bahrain. *Vincennes*’ helikopter forblev dog i området for at holde øje med de op mod 13 ”Boghammare”, som var i området. Den tilbageblevne helikopter kom til at spille en central rolle i den videre udvikling, da den ca. kl. 0840 rapporterede, at en nærliggende ”Boghammar” havde åbnet ild mod den. Helikopteren trak sig straks udenfor skudvidde og satte kurs mod *Vincennes*, der med højst mulige fart kom helikopteren til undsætning.

I de amerikanske ”rules of engagement” stod der klart, at helikopterne skulle holde sig på mindst 4 sømils afstand af iranske fartøjer,

men dette overholdt piloten i *Vincennes*’ helikopter altså ikke. *Vincennes* 86.000 hp maskineri var i stand til at drive skibet frem med over 30 knob, og det tog derfor ikke lang tid, før krydseren var fremme ved helikopterens position.

Kl. 0920 var *Vincennes* nået frem til *Montgomery*, og chefen for *Vincennes* overtog straks den taktiske kommando over de to skibe, der med højeste fart satte kurs mod de iranske fartøjer.

Helikopteren var på dette tidspunkt igen sikkert om bord på *Vincennes* og var ikke blevet ramt af den iranske beskydning, men Rodgers ønskede at statuere et eksempel. Derfor bad han kl. 0939 om tilladelse til at åbne ild mod de iranske speedbåde – selv om disse ikke udgjorde nogen fare længere og havde trukket sig tilbage til iransk territorialfarvand. At Rodgers valgte, at bede om tilladelse til at åbne ild, har mange kritikere efterfølgende set som tegn på, at *Vincennes* ikke var i fare på dette tidspunkt. De amerikanske ”rules of engagement” var netop formuleret således, at han ikke skulle bede om tilladelse, hvis hans skib var i fare. Umiddelbart ville det amerikanske hovedkvarter i Bahrain heller ikke give *Vincennes* lov til at angribe de iranske fartøjer, men kl. 0941 meddelte Rodgers, at ”Boghammerene” havde sat kurs mod *Vincennes* og var i færd med at angribe. Efter den rapport gav hovedkvarteret i Bahrain tilladelse til at *Vincennes* kunne engagere de iranske fartøjer.



Aegis-krydserne var ikke bygget til krigsførelse i snævre farvande som Hormuzstrædet og ej heller mod så små fartøjer som de iranske "Boghammars". Aegis-systemet var beregnet til at detektere luftbårne mål, og havde derfor problemer med at fastholde radarkontakt med de små iranske fartøjer. For et skib, hvis hovedopgave var forsvaret mod Silkworm-missiler, var det også helt forkert at sejle så tæt på kysten, som Vincennes gjorde den 3. juli 1988. (Jack Treutle/US Navy)⁵⁸

Det amerikanske hovedkvarter i Bahrain havde den store ulempe ikke at være koblet på Link-11-systemet, og måtte derfor tage Rodgers oplysninger til troende.⁵⁹ Imidlertid er der meget, der tyder på, at *Vincennes* reelt ikke var under angreb fra de iranske fartøjer, før krydseren selv åbnede ild mod iranerne. Det var således først kl. 0942, at de iranske fartøjer satte kurs mod *Vincennes*, og på dette tidspunkt var deres afstand til den amerikanske krydser så stor, at deres våben ikke kunne række.

Samtidig med tilladelsen til at engagere de iranske fartøjer kom, krydsede *Vincennes* den iranske 12-sømil grænse og stod med 30 knob ind i iransk territorialfarvand. Dette var et klart brud på international lov, men beskeden om at man befandt sig hvor man ikke burde være, fik ikke Rogers til at ændre kurs.⁶⁰

Kl. 0943 åbnede *Vincennes* forreste 5" kanon ild mod den nærmeste "Boghammar", der befandt sig ca. 8000 meter væk. Med den afstand til de iranske fartøjer kunne *Vincennes* nemt have vendt 180° og blot være sejlet væk, men alt tyder på at Rogers ønskede at komme i kamp med de iranske fartøjer.⁶¹

To minutter senere – kl. 0945 – fik Iranian Air Flight 655 tilladelse til at lette fra den iranske lufthavn ved Bandar Abbas med kurs mod Dubai i De Forenede Arabiske Emirater. Om bord var 15 besætningsmedlemmer og 275 passagerer – heraf 66 børn. Flyvetiden var beregnet til blot 28 minutter.

Kl. 0947 opfangede *Vincennes*' SPY-radar et luftmål, der lettede fra Bandar Abbas, 47 sømil fra krydseren. Den iranske lufthavn var hjemsted for både civil og militær flytrafik, og det betød, at luftmål fra Bandar Abbas automatisk blev markeret som "assumed hostile" af det 400 mio. US\$ dyre Aegis-system.

Alle de amerikanske skibe i Golfen var udstyret med en oversigt over de kommercielle flyselskabers flytider i området, men Iranian Air Flight 655 var lettet 27 minutter senere end planlagt, og dette kombineret med områdets fire tidszoner gjorde at den ansvarlige om bord på *Vincennes* missede flyet i sin hurtige gennemgang af listerne.

Den store Airbus var udstyret med det såkaldte "Identify Friend or Foe"(IFF)-system, der skulle sikre, at flyet blev identificeret som et

civilt fly på amerikanernes radarskærme. Af uvisse årsager meldte den ansvarlige i *Vincennes'* Combat Information Center (CIC), at man modtog signaler fra det iranske fly, som var det et militært fly. Den præcise årsag til denne graverende fejl blev aldrig klarlagt.



Fotografi fra Combat Information Center om bord i USS Vincennes, 1988. Under klart skib var der 18 mand i rummet. De mange informationer, som konstant fremkom på skibets computerskærme var ikke kun et gode. Det krævede store færdigheder at holde styr på dem alle, og selv erfarne operatører hævdede, at forkortelsen CIC ikke stod for "Combat Information Center", men for "Christ, I'm Confused" (Tim Masterson/US Navy).⁶²

Der lader til at have været en udpræget mangel på disciplin og ro i *Vincennes'* CIC. Hvor besætninger på både *Stark* og *Samuel B. Ro-*

berts efterfølgende fik stor ros for deres professionalisme, gør det modsatte sig gældende i beretningen om *Vincennes'* opførsel den 3. juli 1988.⁶³ Bidragende til forvirringen i CIC'en var de konstante drøn fra krydserens 5" kanoner, der bl.a. fik lyset til at blinke i det mørke CIC-rum.

Kl. 0949 udsendte *Vincennes* den første besked til det uidentificerede fly; *"Unidentified Iranian aircraft on course two-zero-three, speed three-zero-three, altitude four thousand, this is US naval warship, bearing two-zero-five, four zero miles from you. You are approaching US naval warship operation in international waters. Request you state your intentions"*.⁶⁴

Det er stærkt tvivlsomt om piloten i Iranian Air Flight 655 overhovedet hørte de amerikanske advarsler, da disse blev udsendt over de militære samt nødfrekvenserne – hvilket piloten næppe lyttede til, da han var i færd med at kommunikere med kontroltårnet i Bandar Abbas og "Traffic Control" i Teheran.

På øjeblikke efter at den første advarsel var blevet afsendt "jammede" *Vincennes'* forreste 5" kanon. For at få krydserens agterste kanon til at bære i stedet, blev roret lagt hårdt over. Med 30 knob var det en meget voldsom manøvre, og personellet i CIC'en, der var placeret i krydserens overbygning, måtte klamre sig til deres stole eller konsoller, mens løst udstyr såsom bøger faldt på gulvet og bidrog til den forvirrende og stressede stemning i rummet.

På optagelserne fra CIC'en, som efterfølgende blev offentliggjort, hørtes kl. ca. 0950 en uidentificeret person, der meldte, at det uidentificerede fly var en "Astro" – kodeordet for en iransk F-14 Tomcat. På båndene hørtes få sekunder senere løjtnant W. Montford, der med høj stemme meldte, at det ikke var korrekt, og at der var tale om en

”COMAIR” (commercial airliner). Montford blev imidlertid ignoreret.

To F-14 fly fra USS *Enterprise* befandt sig i lufrummet over den sydlige del af Golfen – ca. 5-7 minutters flyvetid fra *Vincennes*. Rodgers kunne have bedt flyene foretage en visuel undersøgelse af det uidentificerede fly, men af uvisse årsager valgte han ikke at bede om dette.⁶⁵

Ca. 20 sømil fra *Vincennes* og *Montgomery* befandt den amerikanske fregat USS *Sides* (FFG-14) sig. Om bord på *Sides* var flyet blev identificeret som COMAIR. *Sides* var udstyret med Link-11-systemet, der gjorde det muligt at udveksle oplysninger med *Vincennes*, og i *Sides*’ CIC kunne man se, at flyet af *Vincennes* blev klassificeret som en fjendtlig F-14. Chefen for *Sides*, kommandør (captain) David Carlson, troede derfor, at de teknisk overlegne systemer om bord på *Vincennes* gav andre oplysninger end dem, de modtog om bord på *Sides*, og han informerede derfor ikke chefen for *Vincennes* om *Sides*’ identifikation af målet.⁶⁶

Den fejlagtige identifikation fik meget stor betydning få øjeblikke efter kl. 0950, da en underofficer i *Vincennes*’ CIC meldte, at ”astroen” ikke længere steg, men havde påbegyndt et dyk ned mod den amerikanske krydser. Selv om underofficerens skærm tydeligt viste, at flyets fart var 380 knob og højden 12.000 fod – og stigende – meldte han i noget, der mindede om råb, at flyet fløj 455 knob, at højden var 7800 fod – og faldende!

Beskeden fik meget naturligt alle i CIC’en til at rette deres opmærksomhed mod flyet, og Rogers besluttede, at flyet skulle engageres med missiler, hvis det kom tættere på end 20 sømil.⁶⁷

Det blev aldrig fastslået, hvorfor ingen korrigerede beskeden om, at flyet var i et dyk ned mod *Vincennes*, selv om Aegis-systemet tydeligt viste, at flyet stadig steg og ikke havde øget sin fart.

En række psykologer har benævnt det skete som ”scenario fulfillment”, hvilket kort sagt betyder, at de så det, der passede med, hvad de forventede at se på skærmene. Mændene i *Vincennes* CIC frygtede et angreb i stil med det, som Irak havde udført på *Stark* året før, og det var sådant et angreb, som de nu ”så” udfoldte sig på deres skærme. Det slog således ingen af personerne i CIC’en, at flyet slet ikke opførte sig som et angribende F-14, der ville flyve lavt og hurtigt og uden at slå sin IFF-sender til.⁶⁸

Kl. 0951 var *Vincennes* forreste 5” kanon repareret, og krydseren foretog endnu en kraftig kursændring for at bringe kanonen til at bære igen. Kanonen nåede dog kun at affyre 11 skud, før den igen jammede, og *Vincennes* igen måtte ændre kurs for at få agterste kanon til at bære. De kraftige manøvrer bidrog til den stigende forvirring i CIC’en.

Flyet var da 32 sømil fra *Vincennes*.

Vincennes sendte nu endnu en advarsel til flyet. ”Iranian fighter... you are steering into danger and are subject to United States naval defensive measures.”⁶⁹ Der kom dog ingen reaktion fra flyet. Selv om piloten på Iranian Air Flight 655 skulle have hørt denne advarsel, ville han næppe have reageret på den, da hans fly jo netop ikke var et jagerfly. I alt nåede *Vincennes* mellem kl. 0949 og 0953 at udsende syv advarsler til flyet – fire gange på den militære nødfrekvens og tre gange på den civile. *Sides* bidrog med fem advarsler, men ingen af skibene udsendte advarslerne via den civile ”air traffic control”-frekvens.



Et SM-2 missil affyres fra Vincennes' forreste launcher ca. 1987. Missilet havde en topfart på mach 2 og en rækkevidde på 18 sømil – men kunne ikke engagere mål tættere på end 10 sømil, da missilet da ikke kunne nå den nødvendige fart til at manøvrere.⁷⁰

Kl. 0952 var flyet 22 sømil væk, og situationen var ved at være kritisk for *Vincennes* og Rogers. Der skulle tages en beslutning, og Rodgers meddelte hovedkvarteret i Bahrain, at han ville nedskyde flyet, hvis det kom tættere på end 20 sømil.

Der er ingen tvivl om, at overraskelsesangrebet på *Stark* og kommandør Brindels efterfølgende skæbne, har ligget Rogers på sinde, da han omkring kl. 0954 besluttede at nedskyde det iranske ”jagerfly”. Rodgers havde valgt at give flyet ekstra tid til at reagere på de amerikanske radioadvarsler, og flyet nåede derfor helt ind på 12 sømils afstand, før Rodgers gav ordre til at affyre to SM-2 missiler.

De fleste kilder er enige om, at stressniveauet i *Vincennes'* CIC på dette tidspunkt var meget højt, og det er meget sigende, at den løjtnant, der skulle affyre missilerne, trykkede den forkerte knap ned 23 gange, inden en underofficer kom ham til hjælp og trykkede på den korrekte knap!⁷¹

Klokken 0954,22 affyrede *Vincennes* det første af to SM-2-missiler. Ifølge oplysningerne fra Aegis-systemet var Iranian Air Flight 655 på dette tidspunkt 10 sømil væk og befandt sig i 12.950 fods højde.

Denne artikels forfatter er af den klare overbevisning, at hverken Rodgers eller andre om bord på *Vincennes* ønskede at nedskyde et civilt passagerfly. De handlede ud fra de oplysninger, som de troede at Aegis-systemet gav dem om, at de var under angreb. Imidlertid påhviler der Rodgers et ansvar for at have bragt sit skib i en situation, som hans besætning åbenbart ikke kunne håndtere – samt at han ignorerede løjtnant Montfords besked om, at der var tale om et civil fly.

Piloten i Iranian Air Flight 655 Mohsen Rezaian var på dette tidspunkt i radiokontakt med kontrolltårnet i Bandar Abbas og meldte roligt, at han havde nået det første ”waypoint” på vejen til Dubai. Intet tyder på, at han havde hørt en eneste af advarslerne fra *Vincennes*. Kontrolltårnet sluttede af med at ønske Mohsen Rezaian en fortsat god dag, til hvilket Rezaian svarede ”tak i lige måde”. 21 sekunder senere rev det første amerikanske missil vingen af den store Airbus, der da var i en højde af 13.500 fod.⁷²

På dette tidspunkt var det syv minutter siden Iranian Air Flight 655 var lettet fra Bandar Abbas, og 11 minutter siden *Vincennes* havde løsnet det første skud mod de iranske ”Boghammars”.



Under kampen nåede *Vincennes* at affyre 72 skud, mens *Elmer Montgomery* affyrede 47 skud. De iranske fartøjer var på intet tidspunkt tættere end 5000 meter på den amerikanske krydser. Kommandør Rodgers fortalte efterfølgende undersøgelseskommissionen, at *Vincennes* var blevet ramt af granatsplinter eller skud fra de iranske fartøjer, men en filmoptagelse af krydseren, optaget dagen efter nedskydningen, viste ingen sådanne skader på skibets skrog.⁷³

I *Vincennes*' CIC blev beskeden om at målet var ramt og forsvundet fra radarskærmen modtaget med jubel – der dog kort tid efter blev til larmende tavshed, da *Sides* meddelte, at man havde observeret en stor vinge falde i havet ikke langt fra fregatten. Vingen, der klart var for stor til at stamme fra en F-14 Tomcat, var amerikanernes første visuelle kontakt med flyet. Samtidig begyndte de første rapporter om mange lig i vandet at strømme ind.⁷⁴

Det iranske flys ”sorte boks” blev aldrig fundet, og det var derfor umuligt at fastslå, hvad der skete om bord på Airbusen i dens syv minutter i luften.

Kl. 1003 indstillede *Vincennes* og *Elmer Montgomery* kampen mod de iranske ”Boghammars” efter at have affyret i alt 119 5” granater. Ifølge amerikanernes rapporter blev mindst en iransk ”Boghammar” sænket og flere beskadiget

Efterspillet

Efter begivenhederne den 3. juli blev *Vincennes* overflyttet til den amerikanske styrke i Det indiske Ocean, og her forblev skibet indtil det i slutningen af 1988 returnerede til USA.⁷⁵

Kommandør Rogers blev, modsat sin kollega fra *Stark*, ikke efterfølgende stillet for en krigsret. I stedet blev både han og besætningen tildelt medaljer for veludført tjeneste den 3. juli 1988. Det var tydeligt at flådens ledelse mente, at hvis Rogers havde begået fejl, var det med henblik på at sikre sit skib mod ødelæggelse, og det hverken kunne eller ville man kritisere ham for. Det er også værd at bemærke, at den amerikanske regering efterfølgende udtalte, at nedskydningen ikke ville betyde en revision af de gældende ”rules of engagement”.⁷⁶

På den pressekonference, som den amerikanske flåde afholdt 11 timer efter nedskydningen, lagde den amerikanske forsvarschef admiral William Crowe hele skylden for nedskydningen på piloten i Iranian Airs flight 655. Han videregav Rogers forklaring om, at flyet havde dykket ned mod *Vincennes*, og at Rogers derfor havde handlet i selvforsvar. Derudover fortalte Crowe fejlagtigt, at *Vincennes* havde befundet sig i internationalt farvand ved nedskydningen, hvilket man også efterfølgende måtte indrømme var forkert.

Nedskydningen blev også genstand for en ophedet debat i de Forenede Nationer, hvor iranerne sammenlignede nedskydningen af Iranian Air Flight 655 med den sovjetiske nedskydning af Korea Air Lines 007 den 1. september 1983.⁷⁷ Det blev USAs daværende vicepræsident – og kandidat ved det kommende præsidentvalg i 1988 – George Bush, der den 14. juli forsvarede *Vincennes* opførsel den 3. juli. Vicepræsidenten videregav her den amerikanske flådes version af begivenhederne og argumenterede for, at Iran selv var skyld i nedskydningen, da man havde tilladt *"a civilian aircraft loaded with passengers to proceed on a path over a warship engaged in battle"*.⁷⁸ At den iranske pilot under ingen omstændigheder kunne vide, at der var et søslag i gang på hans rute, faldt åbenbart ikke amerikanerne ind. Derudover viste de fleste af de faktuelle oplysninger, som Bush kom med i FN, sig senere af være fejlbehæftede hvis ikke direkte forkerte. Dette skyldes dog sandsynligvis, at vicepræsidenten var blevet fejlinformeret af den amerikanske flådes ledelse.

Begivenhederne den 3. juli var Aegis-systemet ilddåb, og der blev derfor sat spørgsmålstejn ved, om systemet overhovedet virkede. Den amerikanske flåde nedsatte en kommission, der skulle klarlægge begivenhederne. Rapporten, der fik navn efter admiral Fogarty, der ledte efterforskningen, endte med en konklusion, der underminerede alle de amerikanske undskyldninger for nedskydningen: *"The data*

*from USS Vincennes tapes, information from USS Sides and reliable intelligence information, corroborate the fact that [Iran Air Flight 655] was on a normal commercial air flight plan profile, in the assigned airway, squawking Mode III 6760, on a continuous ascent in altitude from take-off at Bandar Abbas to shoot-down."*⁷⁹

Admiralens rapport var dog ikke uden åbenlyse fejl. Således hævdede den fortsat, at *Vincennes* havde befundet sig i internationalt farvand samt at årsagen til at *Vincennes* overhovedet var i området, var, at den var hidkaldt af et liberisk tankskib ved navn *Stoval*, der var under angreb af iranske "Boghammars". Imidlertid eksisterede dette skib slet ikke.

Rapporten frikendte Aegis-systemet. I stedet blev skylden lagt på *Vincennes*' besætning, hvis træningsniveau blev bedømt som værende utilfredsstillende.

Også indenfor den amerikanske flåde medførte begivenhederne den 3. juli en kraftig debat. Især chefen for *Sides* udtalte efterfølgende kraftig kritik af *Vincennes*' og Rodgers. Carlson mente at nedskydningen den 3. juli var en direkte konsekvens af den meget aggressive attitude, som Rodgers og *Vincennes* havde vist fra 1. dag i Golfen.⁸⁰

Flere amerikanske kilder mener, at det var nedskydningen af Iranian Air 655, der knækkede den iranske regerings vilje til at fortsætte krigen. Denne artikels forfatter er noget skeptisk overfor ideen om at tabet af 290 mennesker i en krig, der allerede havde kostet over 1 mio. mennesker livet, skulle have knækket den iranske forsvarsvilje, men under alle omstændigheder sluttede krigen mellem Irak og Iran den 20. august 1988, hvor den iranske regering gik med til en FN-formidlet våbenhvile.⁸¹

Den 28. september samme år ankom den 67ende konvoj i Operation Earnest Will til kuwaitisk farvand. Det blev den sidste konvoj, og i

løbet af operationens to år havde den amerikanske flåde eskorteret 252 skibe gennem Golfen. Supertankeren *Bridgeton*, der var blevet beskadiget af en mine på den første mission i juli 1987, blev operationens eneste offer.⁸²

Allerede den 11. juli 1988 havde den amerikanske regering udtalt, at man var parat til at udbetale erstatning til ofrene for nedskydningen af Iranian Air 655, men først den 22. februar 1996 indgik den amerikanske og iranske regering en aftale om erstatningens størrelse. Den amerikanske stat betalte her \$131,800,000 til de efterladte, men undgik samtidig at give den iranske regering en undskyldning for nedskydningen.⁸³

Will Rodgers blev efterfølgende underviser i land og forlod den amerikanske flåde i 1991. *Vincennes* strøg kommando sidste gang den 29. juni 2005, og ligger i skrivende stund i mølpose ved Flådebasen ved Bremerton i staten Washington.

Litteratur og forslag til videre læsning

Bailey, D. M.	"AEGIS Guided Missile Cruiser." Osceola 1991
Barry, J. & Charles, R. m.fl.	"SEA OF LIES." <i>Newsweek</i> , July 13, 1992
Carlson, David	"The <i>Vincennes</i> Incident." Proceedings, september 1989.
Cohen, R. M.	"Blaming Men, Not Machines." TIME, 15. august 1988.
Cushman, J.	"11 Minutes to Downing of an Airliner." New York Times, 20. august 1988
El-Shazly, N. El-Sayed	"The Gulf Tanker War." Hampshire 1998.
Evans, David	" <i>Vincennes</i> . A Case Study". Proceedings, august 1993.
Fisk, R.	"The Great War For Civilisation. The Conquest of the Middle East." London 2007
Gero, D.	"Aviation disasters." Somerset 1993.
Guttry, A. de & Ronzitti, N.	"The Iran-Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare: A Collection of Documents and Related Commentaries on Naval Practice." Cambridge 1999.
Kelley, S. A.	"Better lucky than good: Operation Earnest Will as gunboat diplomacy." Monterey 2007.
Langston, B. & Bringle, D.	"Operation Praying Mantis." Proceedings 1989.
Levinson, J. L. & Edward, R. L.	"Missile Inbound." Annapolis: Naval Institute Press. 1997
Molnar m.fl.	"The <i>Vincennes</i> Incident". Proceedings, november 1989.
Marolda, E. J. &	"Shield and sword."

Schneller, R. J.	Washington 1998.
Nørby, S. & Schön, S.	"Fregatterne Peder Skram og Herluf Trolle. Flådens Flagskibe under Den kolde Krig." København 2006.
Peniston, B.	"No Higher Honor: Saving the USS Samuel B. Roberts in the Persian Gulf." US Naval Institute Press, 2006.
Rodgers, W. & Rodgers, S.	"Storm Center. A Personal Account of Tragedy & Terrorism." Annapolis 1992.
Rochlin, G. I.	"Trapped in the Net. The Unanticipated Consequences of Computerization." Princeton 1997.
O'Rourke, R.	"Gulf Ops." Proceedings, maj 1989.
Rogers, Will	"Counterbattery." Proceedings, august 1993.
Vlahos, M.	"The Attack on the Stark." Proceedings, maj 1988.

Internetressourcer

"USS Vincennes Air Disaster, 1988".

<http://www.smithsonian.com/HE1milit.html>

Iran Air Flight 655

http://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_655

USS Vincennes (CG 49)

<http://www.navybuddies.com/cg/cg49.html>

USS Samuel B. Robert

[http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_\(FFG-58\)](http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_(FFG-58))

William C. Rogers III

http://en.wikipedia.org/wiki/William_C._Rogers_III

¹ Wise 2007, s. 230 og Evans 1993, s. 1.

² Peniston 2006, s. x.

³ Wise 2007, s. 44.

⁴ Marolda 1998, s. 32.

⁵ Peniston 2007, s. 59ff.

⁶ Guttry & Ronzitti 1993, s. 29.

⁷ Ifølge Wikipedia anslår Lloyds, at 546 civile skibe blev beskadiget i løbet af perioden 1984-1988. 430 civile søfolk omkom ved angrebene.

(http://en.wikipedia.org/wiki/Iran-Iraq_War#The_Tanker_War_and_U.S._support_for_Iraq) og Peniston 2006, s. 60.

⁸ Kelley 2007, s. 32.

⁹ Den præcise anklage mod Brindel var "failure to provide combat-oriented leadership". Den 43 årige Brindel havde den 17. maj kun seks dage tilbage af sine to år som chef for *Stark*. Peniston 2007, s. 62.

¹⁰ Wise 2007, s. 24 og Guttry & Ronzitti 1993, s. 157.

¹¹ Wise 2007, s. 45.

¹² Wise 2007, s. 18 og Guttry & Ronzitti 1993, s. 152ff.

¹³ Wise 2007, s. 23 og 46ff.

¹⁴ Levinson & Edwards 1997, s. 50 & Vlahos 1988, s. 65.

¹⁵ Fotografiet er fra

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/USS_Stark_-_external_damage_by_exocet.jpg

¹⁶ Ifølge Fisk 2005, s. 267-268 er piloten stadig i live, hvorfor der er håb om at der en dag kommer svar på spørgsmålet om angrebet.

¹⁷ Guttry & Ronzitti 1993, s. 153 og Fisk 2003, s. 271.

¹⁸ Peniston 2007, s. 81 og O'Rourke 1989, s. 44. Fotografiet er fra

www.navsource.org/archives/05/996.htm

¹⁹ Levinson & Edwards 1997, s. 103 og Guttry & Ronzitti 1993, s. 123ff.

²⁰ Levinson & Edwards 1997, s. 4.

²¹ Guttry & Ronzitti 1993, s. 31, note 56.

²² Wise 2007, s. 64.

²³ I august 1987 gennemførte den iranske flåde en større flådeøvelse i Golfen. Herunder udlagde de en række "øvelsesminer", men om minerne var uden sprængstoffer og om de blev taget op igen, blev aldrig klarlagt. (Wise 2007, s. 83.)

²⁴ Kelley 2007, s. 57.

²⁵ Wise 2007, s. 78, 85. De store minestrygere nåede ikke frem til Golfen før 20. oktober 1987. Både Storbritannien, Frankrig, Holland, Italien og Belgien sendte også minestrygere til Golfen.

²⁶ Guttry & Ronzitti 1993, s. 193.

²⁷ Article 51 kan læses i sin helhed på <http://www.un.org/aboutun/charter/>

²⁸ Guttry & Ronzitti 1993, s. 220 & Wise 2007, s. 92ff.

²⁹ Wise 2007, s. 113. Fotografi fra

http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Mine_laying_ship_Iran_Ajr.jpg

³⁰ Silkworm-missilet er et kinesisk produceret missil, bygget over det russiske SS-2-N STYX-missil. Rækkevidden er ca. 95 km (50 sømil) med en krigsladning på 513 kg. Iran fik de første missiler af denne type i sommeren 1986, og systemet blev operativt i februar 1987. Guttry & Ronzitti 1993, s. 164.

³¹ Guttry & Ronzitti 1993, s. 195ff og Wise 2007, s. 150.

³² "Søfart" nr. 14/1988 og 15/1988.

³³ Guttry & Ronzitti 1993, s. 109. Fotografiet er fra <http://www.irandefence.net/showthread.php?t=15261>

³⁴ Wise 2007, s. 159.

³⁵ Det var den nybyggede *Samuel B. Roberts*' første togt efter dens første kommandohejsning 12. april 1986.

³⁶ Peniston 2006, s. 113.

³⁷ Dette til trods for, at af de 18 amerikanske krigsskibe, der i løbet af de første 50 år efter Anden Verdenskrig blev beskadiget af fjendtlige styrker, blev 14 af dem ramt af miner. Peniston 2006, s. 3, 67 og 223.

³⁸ Wise 2007, s. 117 + 173.

³⁹ Det er værd at bemærke, at den iranske mine, som *Samuel B. Roberts* ramte var en såkaldt M-08, der var designet til den russiske flåde i 1908.

⁴⁰ Som udgangspunkt var de amerikanske fregatter af *Oliver Hazard Perry*-klassen bygget som 3-rumsskibe – dvs. at de skulle kunne overleve selv om tre af skibets elleve vandtætte sektioner blev slået læk. I tiden fra søsætningen af det første skib af klassen i 1977 til 1988 var skibene imidlertid alle blevet udstyret med mange tons ekstra udstyr, og erfaringerne fra bl.a. mineringen af *Samuel B. Roberts* fik den amerikanske flåde til at omklassificere fregatterne som to-rumsskibe. Peniston 2007, s. 40.

⁴¹ Peniston 2007, s. 166.

⁴² Peniston 2006, s. 207.

⁴³ Fotografi fra

<http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:MightyServantRoberts19882turned.jpg>

⁴⁴ Peniston 2007, s. 184.

⁴⁵ Illustrationen er taget fra

www.militaryphotos.net/forums/showthread.php?t=124952

⁴⁶ Langston 1989, s. 58.

⁴⁷ Guttry & Ronzitti 1993, s. 110, 120-121 & O'rourke 1989, s. 47.

⁴⁸ Fregatterne var af *Vosper Mark 5*-klassen og bygget i 1969. Deres standarddeplacement var 1540 tons og topfarten var 39 knob. Bevæbningen bestod bl.a. af en 114 mm kanon, tre 20 mm antiluftsskytskanoner samt fem sømålsmissiler af typen Sea Killer. Sidstnævnte var et britisk produceret missil med en rækkevidde på ca. 10 km, en topfart på 1130 km/t og en krigsladning på 35 kg.

⁴⁹ Wise 2007, s. 165.

⁵⁰ Langston 1989, s. 58.

⁵¹ Wise 2007, s. 188ff og Kelley 2007, s. 70. Ifølge <http://www.globalsecurity.org/military/world/iran/alvand.htm> måtte *Sabalan* to år i dok før den igen kunne hejse kommando.

⁵² Guttry & Ronzitti 1993, s. 110-113.

⁵³ Kelley 2007, s. 78.

⁵⁴ Bailey 1991, s. 23.

⁵⁵ Wise 2007, s. 220.

⁵⁶ Wise 2007, s. 57.

⁵⁷ Efter nedskydningen af Iran Air flight 655 kom det frem, at *Vincennes* havde fået tilnavnet "Robocruiser" efter den da kendte film "Robocop". Det er dog uenighed om tilnavnet skyldes krydserens aggressive opførsel eller den store mængde teknologi og våbensystemer, som var om bord på krydseren. Wise 2007, s. 222 og Barry & Charles 1992, s. 10.

⁵⁸ USS *Chancellorsville* (CG 62). Fotografi fra <http://www.navsource.org/archives/04/1162/040162.htm>

⁵⁹ Evans 1993, s. 54.

⁶⁰ Barry & Charles 1992, 13.

⁶¹ Barry & Charles 1992.

⁶² Bailey 1991, s. 15. Fotografi fra

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/81/USS_Vincennes_%28CG-49%29_Aegis_large_screen_displays.jpg

⁶³ Fisk 2005, s. 322ff.

⁶⁴ Bailey 1993, 87-88.

⁶⁵ Barry & Charles 1992, s. 12-13.

⁶⁶ USS *Elmer Montgomery* var ikke udstyret med Link-11-systemet. Molnar 1989 & Evans 1993.

⁶⁷ Det er her værd at bemærke, at de F-14 Tomcat jagerfly, som USA havde solgt til Shaen af Iran i 1970'erne var udrustet som jagerfly, og ikke kunne medføre missiler eller bomber.

⁶⁸ Barry & Charles 1992 og Evans 1993, s. 49.

⁶⁹ Barry & Charles 1992, s. 15.

⁷⁰ Fotografi fra

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d6/USS_Vincennes_launching_SM-2MR_in_1987.jpg

⁷¹ Barry & Charles 1992, s. 16.

⁷² Barry & Charles 1992, s. 16.

⁷³ Evans 1993, s. 55. Fotografi fra

<http://homepage.ntlworld.com/jksonc/images/ir655-mk45shot.jpg>

⁷⁴ Fisk 2005, s. 324.

⁷⁵ O'Rourke 1989, s. 48.

⁷⁶ Guttry & Ronzitti 1993, s. 51.

⁷⁷ For en meget interessant sammenligning af den amerikanske presses dækning af de to begivenheder, se www.fair.org/index.php?page=1527

⁷⁸ Citeret fra Guttry & Ronzitti 1993, s. 130. og 225ff.

⁷⁹ Citeret fra http://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_655. Dele af admiral Fogartys rapport er stadig klassificeret.

⁸⁰ Se Proceedings, september 1989.

⁸¹ Wise 2007. s. 233.

⁸² Peniston 2006, s. 210.

⁸³ Guttry & Ronzitti 1993, s. 198ff.